EL CHOCO: TIERRA DE CONTRASTES

Claroscuro....

En el ángulo noreste de Colombia, con costas en dos mares y atravesado por el caudaloso Atrato, hay un Departamento de 47.840 kilómetros cuadrados, cuya superficie casi en su totalidad está cubierta por selvas y ciénagas: El Chocó.

En la época de la conquista habitaban la región aborígenes descendientes de los caribes y que se dividían en cuatro grupos, a saber: Los Cunascuna, los Citaraes, Los Noanamaes y los Baudoes o Chocoes.

Sobre el Golfo de Urabá el bachiller Enciso fundó, en el año de 1910, la ciudad de Santa María La Antigua del Darién. En 1512 Balboa llegó por el Atrato hasta la "Isla Grande". Posteriormente, el Capitán Gómez Fernández, compañero de Robledo, hizo una expedición en busca del misterioso "Dadeiba". Francisco César y Jorge Robledo igualmente llegaron al Chocó en pos del fabuloso Dorado que nunca hallaron.

Hacia 1522 Pascual de Andagoya descubre las rocas del Río San Juan y funda la Gobernación que llevó su nombre, y que más tarde fue destruída por los Indios Noanamaes, en venganza de los desafueros cometidos por los blancos.

A mediados del siglo XVII los Jesuítas Pedro Cáceres y Francisco de Orta adelantaron la evangelización de los Indios Citaraes y establecieron la ciudad de Citará, hoy Quibdó.

El territorio del Chocó perteneció, hasta 1726, a la Gobernación de Popayán. Por orden de Felipe III se creó un Gobierno especial. Fue en esta época cuando logró su mayor

Escaneado con CamScanner

auge la explotación de los inmensos yacimientos de oro y platino, incrementada por la inmigración de elementos Africanos.

En 1831 el Chocó fue reconocido como Provincia y subdividió en dos Cantones. En el año de 1909 se le dió el carácter de Intendencia y en 1948, durante la administración Ospina Pérez, fue elevado a la categoría de Departamento.

Esta es, a grandes rasgos, la historia de una de las comarcas más interesantes de la Patria y a la vez más alejada del progreso, cuna de hombres ilustres, como César Conto, y de varones que han dado brillo a su tierra natal y al país.

A 45 minutos de vuelo de Medellín nos encontramos ya sobre el gran río Atrato y sobre la capital del Departamento. Comenzamos entonces a comprender la tremenda lucha de las gentes del Chocó para hacer frente a una naturaleza hostil y para laborar sin medios de comunicación. Parece increíble que en estas selvas vírgenes y en las orillas de estos ríos de misterio y de leyenda, haya fabulosas riquezas que el hombre ha perseguido desde siempre: oro y platino.

El hostigante clima y las lluvias permanentes y torrenciales, que son muestra auténtica del trópico, constituyen dos problemas ciertamente graves para una colonización en grande escala. Es preciso entonces admirar la dura brega y las penurias que soportaron los conquistadores y colonizadores, aquellos viejos españoles que tras la ilusión y el espejismo de "El Dorado", se adentraron por tierras de Chocó y recorrieron la manigüa poblada de peligros y de metales preciosos.

De los hombres que realizaron tal gesta es poco lo que queda en nuestros días. En cambio, el 90% de la población, unas 37.000 almas aproximadamente, desciende de antiguos mineros que llegaron aquí procedentes del Africa en las galeras españolas. Cuando el grito de libertad sacudió las tierras del Nuevo Mundo las gentes del Chocó, que arribaron en la más grande empresa de vasallaje español, supieron también del inapreciable dón de ser gentes libres.

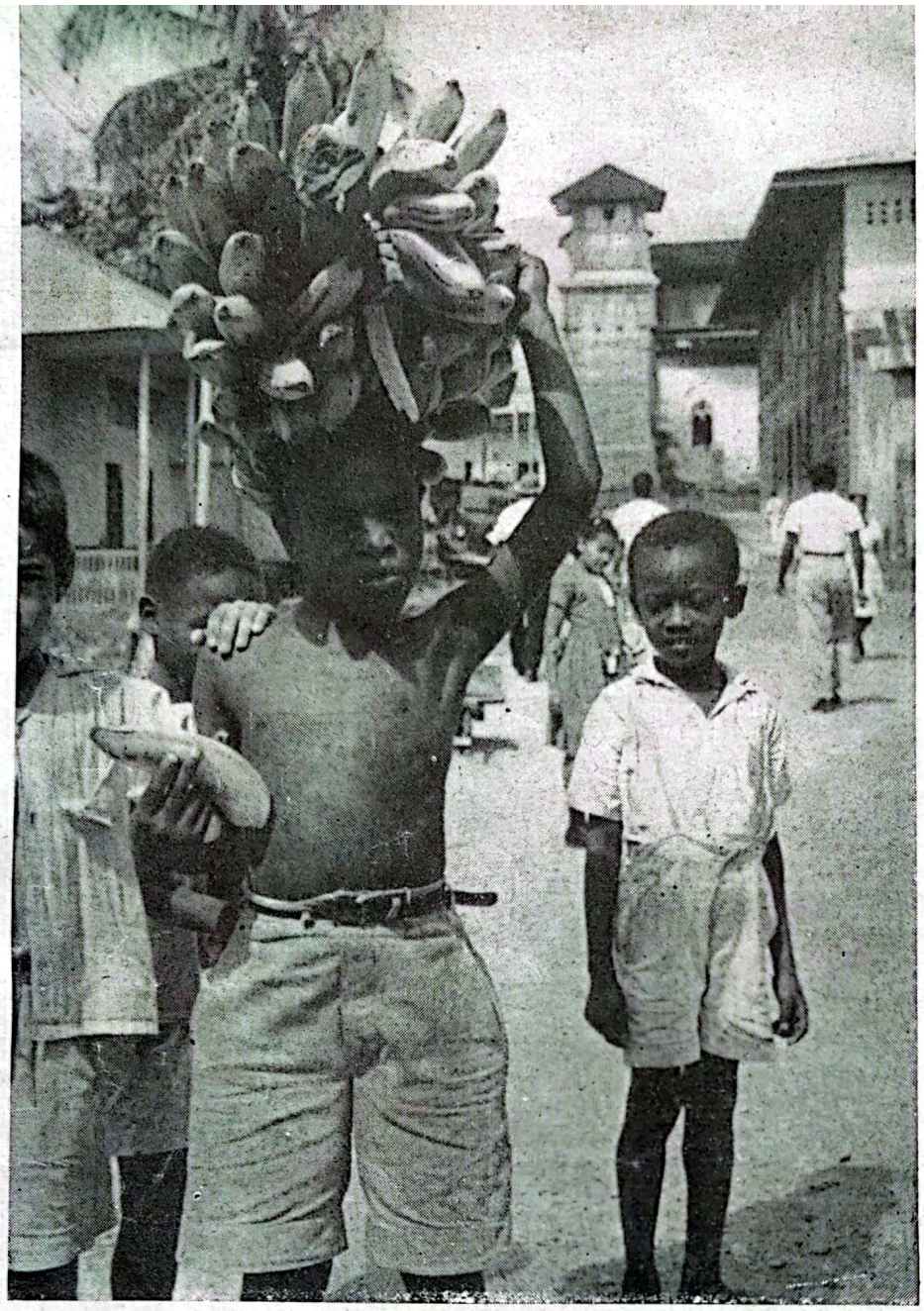
Las extraordinarias riquezas del Chocó, especialmente en oro y platino, no han dado a quienes habitan el Departamento las comodidades y el adelanto que era de esperarse. Unos pocos denarios se cuelan por entre las manos de los que gerencia las grandes compañías de explotación minera y llegan, por cuenta gotas, a una población que resignadamente ve huír los tesoros de sus tierras hacia otras latitudes.

El Chocó es una comarca de grandes contrastes: De un lado las modernas dragas que recorren continuamente las riberas del Atrato y que extraen de su seno pródigo oro y platino; y del otro, las buenas gentes, las sencillas gentes, la pobrería, que trata de robarle al río, con una primitiva batea de madera

"Canoita de mi Río"

El vehículo del pobre

Escaneado con CamScanner



El banano

Llegaron los "Paisas"

Colombia progresa

Coronel Jorge A. Téllez V.....a volar joven.

Jorge A. Téllez V., Coronel de la Fuerza Aérea Colombiana, natural de Pacho (Cundinamarca), 45 años, es el encargado de gerenciar una de las entidades más complejas y de mayor importancia en el país: La Empresa Colombiana de Aeródromos. Sin lugar a dudas su trabajo podrá, en un próximo futuro, dar un vuelco total al sistema de transporte aéreo y poner a nuestra Patria en un sitio de honor.

Eufórico, cordial, campechano e inteligente, el Coronel Téllez es un hombre que conoce su tierra y que le ha puesto amor y responsabilidad a su nuevo cargo. Amablemente ac-

---

y con las solas manos, unas pocas muestras de la riqueza que aflora y que desprecia la máquina moderna.

Grandes extensiones del Chocó, fértiles como pocas, especialmente a lo largo de la Costa del Mar Pacífico, esperan el brazo del colonizador. Aquí existen reservas de maderas y frutos tropicales, y aquí se podría intentar un vasto campo de acción social y un asiento para las corrientes inmigratorias. Mas, es necesario cruzar de vías la región y ponerla en contacto fácil con el resto del país, a fin de dar salida a sus productos y tener mercado para esta gran despensa de la patria.

Las bellezas naturales, y el rico folklore, la majestad de estas selvas milenarias y la importancia comercial de estos ríos caudalosos, podrían constituír un atractivo para el turismo foráneo y para quienes vienen a Colombia en busca de nuevos horizontes.

Es verdad que hay mucho por hacer en el Chocó y que el esfuerzo actual es inferior a los problemas. Pero, el entusiasmo y la fé de los gobernantes, el patriotismo y laboriosidad de los gobernados, y los audaces planes de progreso y redención del Gobierno Nacional, hacen esperar mejores días para el Chocó.

Escaneado con CamScanner

cedió a dar algunos datos sobre esta gran obra nacional.

La Empresa Colombiana de Aeródromos fue creada por Decreto Nº 3269 de 1954 y con la finalidad primordial de construír, mantener y adquirir Aeródromos, para prestar un eficiente servicio a todas las líneas comerciales, tanto nacionales como extranjeras, que deseen operar o que operen ya en el país.

De las antiguas funciones de la Aeronáutica Civil la Empresa tiene las de construcción, conservación y mantenimiento de aeródromos. En el país existen actualmente 212 aeródromos, así: 7 militares; 123, comerciales y 82 privados. En 122 Aeródromos pueden aterrizar aviones DC-3; en 15 aviones de DC-4 y en 6 Constellation.

La Empresa construye varios aeródromos, así: internacionales en Bogotá, D. E., Barrancabermeja, San Andrés y Leticia; nacionales en Aracuara, Quibdó, Tunja y Paipa. Para Junio de 1956 estarán terminados los de Barrancabermeja, San Andrés, Leticia, Aracuara, Quibdó, Tunja, Paipa. El kilometraje total de las pistas de aterrizaje es aproximadamente de unos 220 kilómetros.

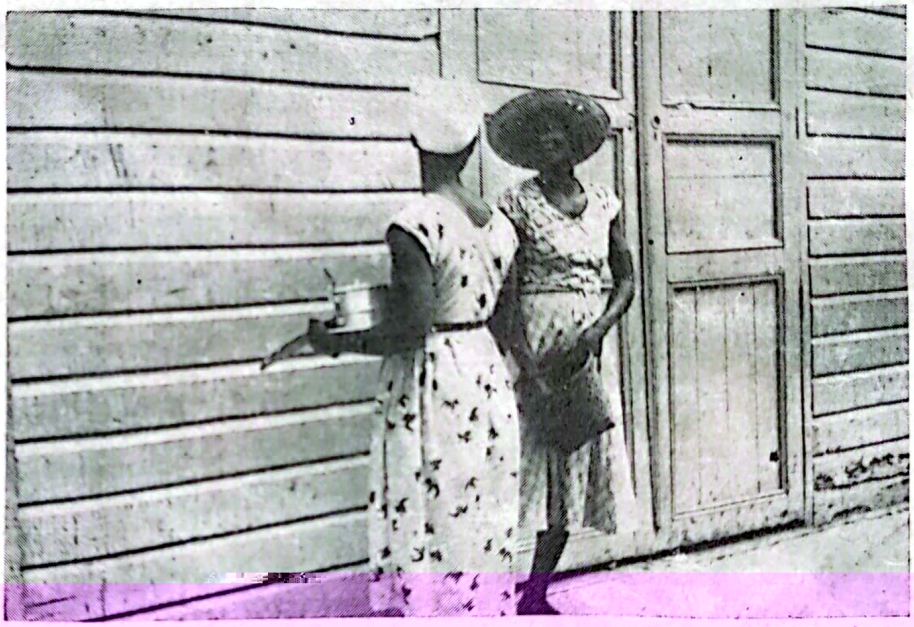
Colombia es un país que ha podido desarrollar su aviación comercial en forma sorprendente. Veamos algunas estadísticas. Pasajeros de movimiento nacional diario 2.740 llegados; y 2.739 salidos; total, 5.479 pasajeros que se han movilizado por los aeródromos de Amalfí, Arauca, Armenia, Barbosa, Barrancabermeja, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Buenaventura, Cali, Cartagena, Caucasía, Corozal, Cúcuta, El Banco, Florencia, Fundación, Gamarra, Girardot, Ibagué, Málaga, Manizales, Mariquita, Medellín, Mompós, Monte Líbano, Montería, Nare, Neiva, Ocaña, Otú, Pasto, Pereira, Planeta Rica, Popayán, Puerto Berrío, Puerto Wilches, Quibdó, Riohacha, Rondón, San Gil, San Marcos, San Vicente, Santa Marta, Salgar, Socorro, Sogamoso, Tuluá, Tumaco, Turbo, Urrao, Valledupar, Villavicencio, Zapatoca y otros.

Por los aeródromos internacionales de Barranquilla, Bogotá, Cali, Cartagena y Medellín diariamente hay este movimiento de pasajeros: llegados, 122; salidos, 123; total, 243.

El aeródromo internacional de Bogotá, está situado a 11 kilómetros de la capital entre Engativá y Fontibón. Su construcción se adelanta con un ritmo inusitado de trabajo ya que allí se labora durante 24 horas diarias a fin de concluír la primera etapa para 1958.

Esta primera etapa contempla la construcción de dos pistas, una de aterrizaje de 3.800 metros de largo por 60 de ancho yotra de carreteo de la misma longitud por 30 metros de ancho. Tendrá así mismo dos plataformas de calentamiento en las dos cabeceras de la pista de carreteo de 52 metros de ancho. El terminal de pasajeros se proyecta

Mayor Paredes Arboleda—Gobernador Encargado

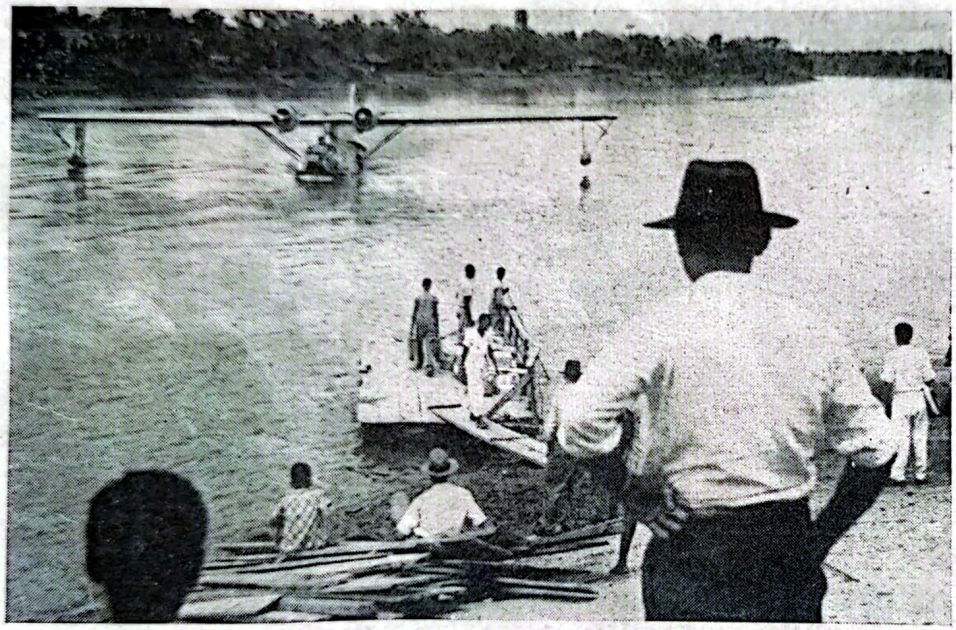


Comadres

Tema para Félix B. Caignet

Escaneado con CamScanner

Catecismo



Mensaje de otros pueblos....

La armada invencible

para un tráfico diario de un millón de ellos teniendo como base el buen servicio que deberá prestarse dentro de 20 años.

Los empleados en su totalidad son colombianos y esto constituye un motivo de satisfacción para el elemento nativo. Existe una misión enviada por el Gobierno de los Estados Unidos y que depende de la Administración de Cooperación Internacional y de la Administración de Aeronáutica Civil del Departamento de Comercio de los Estados Unidos. Esta misión la integran los señores Pietro Vigna, ingeniero de Aeropuertos, Jefe de la Misión; James Whitmore, técnico en aerovías; Goldwin Dyke, técnico de comunicaciones; Hugh Overby, técnico en electrónica; Edward H. Marx, técnico en meteorología y Harold Frederick, director del grupo regional de asistencia en aviación de Balboa, Panamá.

La Empresa tiene un criterio muy definido para la escogencia de su personal y que se basa exclusivamente en las capacidades, eficiencia, preparación y pulcritud de los aspirantes. Quiere decir que mientras el empleado o trabajador cumpla con su deber la Empresa lo tendrá a su servicio.

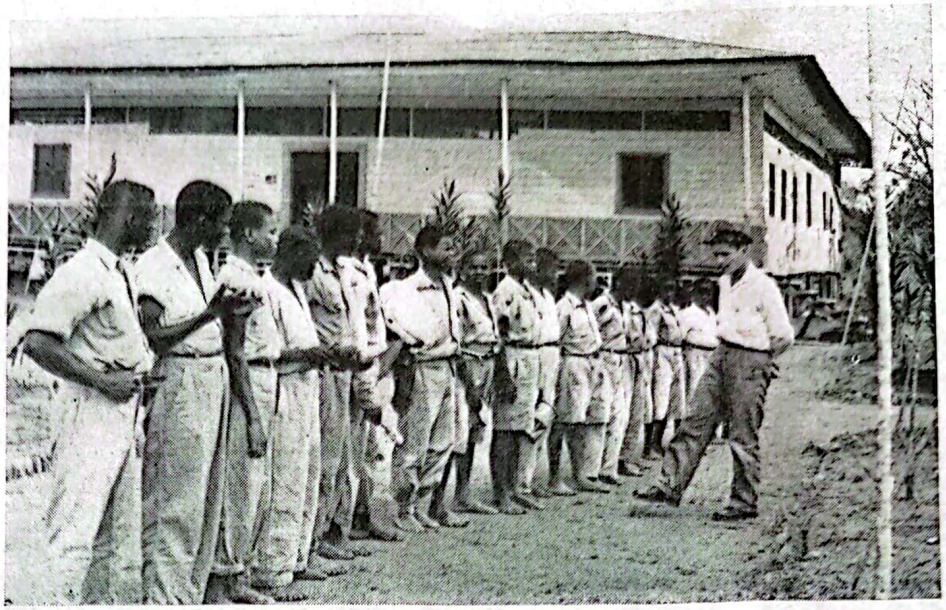
El monto total de los aeropuertos adquiridos por la Empresa, hasta la fecha, incluyendo los que se acaban de negociar con Avianca, es aproximadamente de 25 millones de pesos colombianos. Para un futuro inmediato no se proyecta la adquisición de más aeródromos. Conviene aclarar sí que se cuenta con la financiación inicial necesaria para adquirir los aeródromos comprados, los que tiene en construcción y los que mantiene en conservación la Empresa.

Una de las tareas que más preocupa a la Entidad es la de dotar al turismo de todos los servicios necesarios y de las comodidades más modernas, y en este sentido se estudian cuidadosamente los planes más aconsejables.

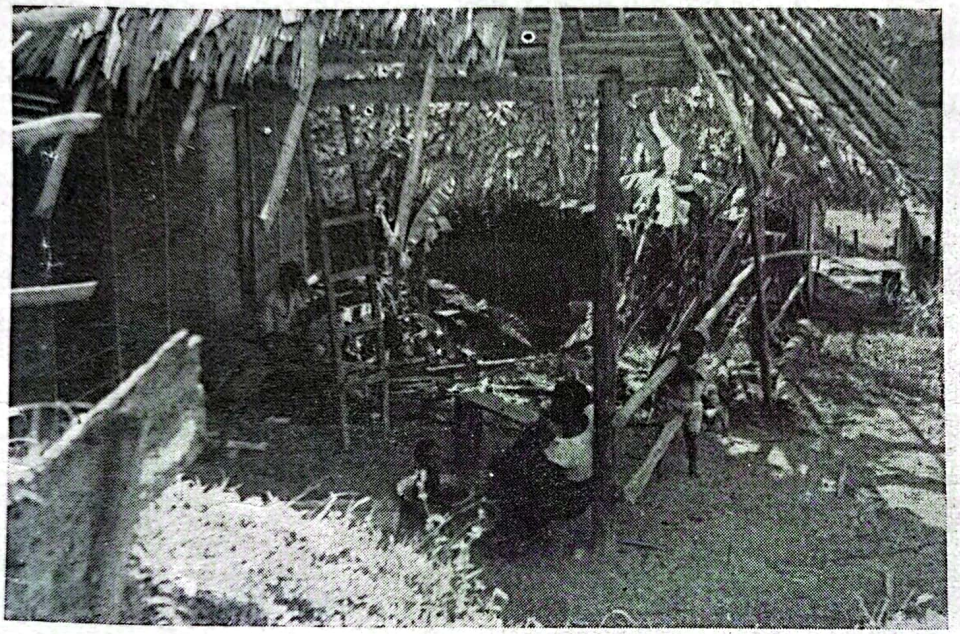
En breve plazo el Departamento de Aerovías instalará en los principales Aeródromos los más completos sistemas de comunicaciones aéreas, como son el I. L. S. (Instrument Landing Sistem), G. C. A. (Ground Control Approach) y B-OR (Radio Faros Omni-direccionales). para mejorar la seguridad aérea nacional en cuanto a aterrizajes por instrumentos, radio-ayudas, torres de control y servicios de radar se refiere.

Es esta una síntesis de los objetivos y de las tareas que tiene que cumplir la Empresa Colombiana de Aeródromos, y que está llevando a término en forma exitosa.

Escaneado con CamScanner



Atención!—FIR....

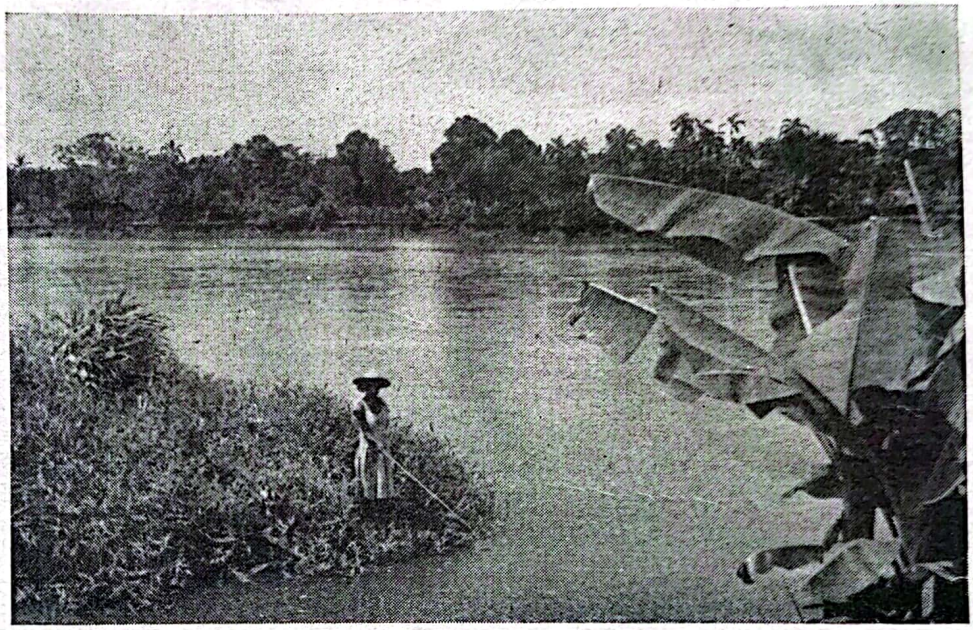


Hogar, dulce hogar

Carnaval

Escaneado con CamScanner

Mercado típico

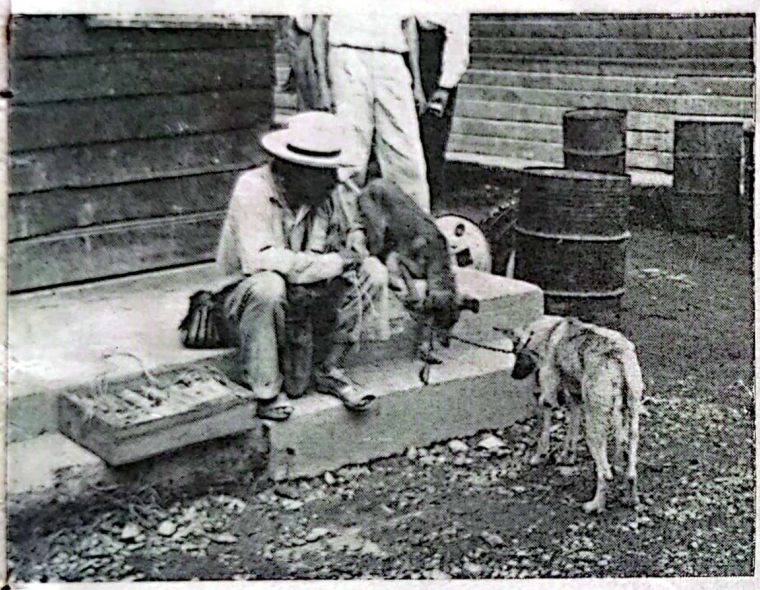


Paciencia

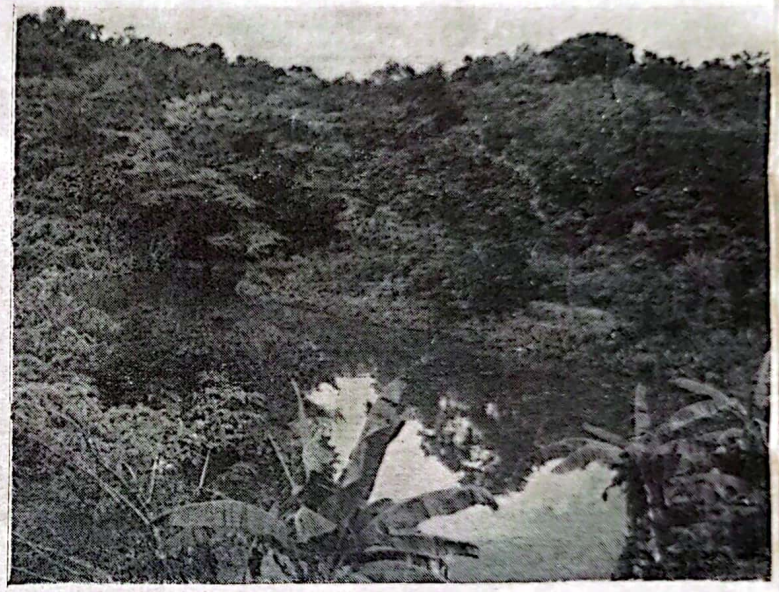
La Alegría de Leer...

Escaneado con CamScanner

"Se oye el rumor del Africa Lejana...."



El "yerbatero"...

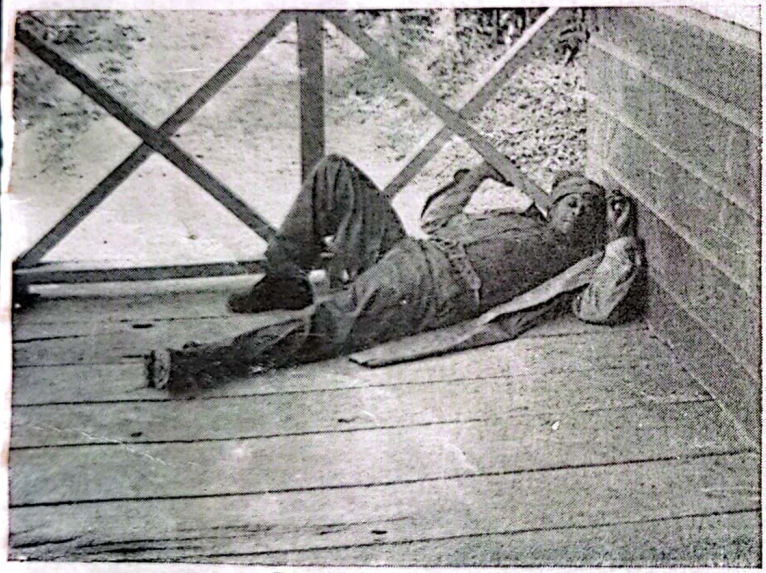


La Maniqua

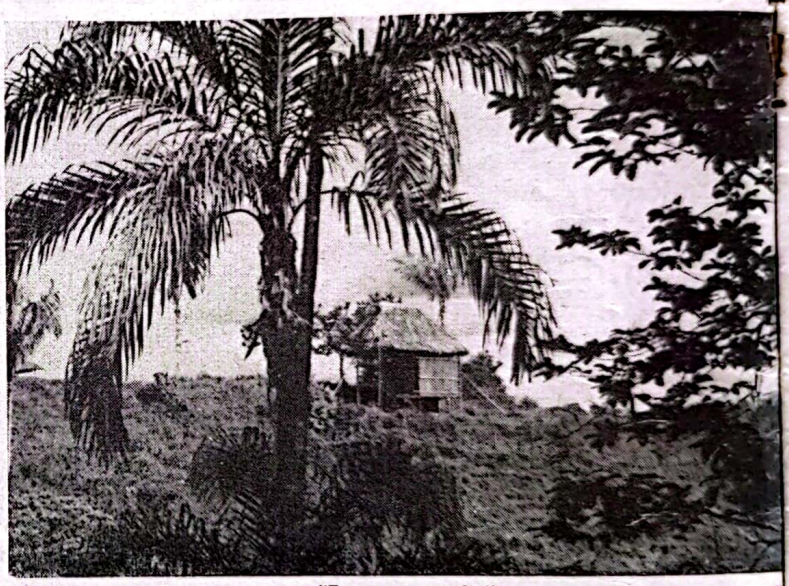
Turismo gringo

Escaneado con CamScanner

Religión



Trabaja, sin cesar, trabaja



"Tengo un rancho".....

Escaneado con CamScanner